

Onstuimige overtocht per PALINGAAK



De palingaak *Korneliske Ykes II* begeeft zich steeds vaker op zee. En dat is goed, want zo werden de originele palingaken in het verleden ook ingezet. Ze pendelden heen en weer tussen Friesland en Londen. In 2024 maakte de palingaak vier zeereizen maar Klaas Smit had nu juist de meest onstuimige te pakken...

Tekst: Klaas Smit Foto's: Vele opvarenden

De weersvoorspellingen zijn wisselend, maar wel allemaal met veel wind. Onduidelijk is wanneer de 30 knopen wind of meer precies de Noordzee in beroering zal brengen en dat maakt het plannen van de overtocht naar Londen lastig. Maarten Stuurman, Johannes Hobma en Frank Ratelband zijn de schippers en bemanning. Maarten zegt op zaterdag, aan het begin van de overtocht: 'Het lijkt erop dat dinsdag de storm op zijn hevigst is en dat het de dagen daarna ook flink gaat doorwaaien. Het plan

is om over het IJsselmeer, via Enkhuizen, het Markermeer en het Noordzeekanaal bij IJmuiden de Noordzee op te gaan. Daarna varen we non-stop door en steken we over naar Engeland. De windrichting is zuidwest en we verwachten ter hoogte van Lowestoft uit te komen.'

Op het IJsselmeer en Markermeer staat een heerlijk gaand windje en onder grootzeil met halfwinder, later vervangen door fok en klui-ver, zeilen we naar de Schellingwouderbrug en de Oranjesluizen. Het Noordzeekanaal leg-

gen we op de motor af en om 06.00 uur varen we tussen de pieren bij IJmuiden het zeegat uit. Er zijn twee wachtploegen van ieder vijf personen. Elke ploeg houdt 's nachts steeds drie uren de wacht tussen 21.00 uur en 09.00 uur. Overdag geldt vier uur per wacht. De kooien aan boord delen we, indien nodig.

Stormnacht

De overtocht begint prachtig met zo'n 15 tot 20 knopen wind uit het zuidwesten. In het zonnetje zitten we aan dek en leren elkaar



gevolg is loefgierigheid én de noodzaak om altijd met fok en kluiver te zeilen voor de balans. De golven bouwen langzaam op en sturen is inmiddels een inspannende klus. Maarten Stuurman lijkt er geen moeite mee te hebben, hij staat al uren in de stuurbak met de stuurtalie in zijn handen en het helmhout (eigenlijk meer een helmbalk) tegen zijn zij aan. Vroeger heette dat ook wel de wurgpaal, want die bezorgde je een beurse zij. De golven zetten de aak af en toe weg naar lij, maar meer gebeurt er nog niet.

De wind neemt toe tot 25 knopen met vlaggen. Alle hens aan dek! Het tweede rif moet in het grootzeil en dat is best een klus. Het zeil gaat half naar beneden en de giek rust in de reefhaak. Met man en macht sjoeren we het tweede rif erin, het vergt veel kracht om de smeerreep strak te trekken. Het zeil willen we zo vlak mogelijk hebben, want windhappen kunnen we nu niet hebben. Wanneer het rif erin zit, vervangen we de kluiver voor een kleiner exemplaar. Dat klinkt eenvoudig, maar deze actie neemt zo maar een halfuur of langer in beslag. Tijdens het strijken en wisselen vliegt een zoute douche buiswater je voortdurend om de oren op het voordek. Deze zeilvoering laten we niet lang staan, want de wind giert tegen schemering om de mast en de vallen. Het gaat nog harder waaien en 30 knopen is nu de standaard geworden. De kleine kluiver gaat omlaag en wordt zo goed en zo kwaad als dat gaat vastgebonden op het dek. Onder alleen de fok en het grootzeil varen we verder.

Een heel bijzondere platbodem

De aak wordt nu meters hoog opgetild door de zeker drie meter hoge golven. We varen hoog aan de wind over stuurboord en koersen in

het donker af op Lowestoft. De volle maan laat de zee schitteren onder het zeil door. We zien dankzij dit licht goed wat we doen. We zien ook helder wat de zee met de aak doet: metershoog optillen, wegslijten naar lij en zo het schip laten stilvallen. Alsof dit 60-tons schip een luciferhoutje is. Sommigen zitten zeeziek aan dek, naast de puts. Niet iedereen is bestand tegen een wild steigerende en slingerende aak. Onophoudelijk beukt hij op de golven. De stormachtige wind laat na elke klap het donkere zeewater horizontaal over dek stuiven. Alles is zout en alles smaakt zout. Aan loef klotst het water tussen zwaard en romp door en als je niet oppast loopt dat zo via je nek je zeilpak in. Wanneer de aak met de lijzijde in zee wordt gekwakt, stroomt het zeewater door de spuigaten naar binnen het dek op. De bun zucht als een walvis, maar de helling die we maken valt reuze mee. De motor staat langzaam bij.

De meeste platbodems zouden deze omstandigheden niet aankunnen, maar de palingaak heeft bijzondere vaareigenschappen. Vanaf het boeisel loopt de romp bijna recht naar beneden. Het vlak is dus net zo breed als het dek. De bun zit vol water, wat een opwaartse beweging remt en de diepgang van 1,30 m



boven: Schipper Johannes Hobma stuurt uur na uur. Maarten Stuurman (groene kap) ligt weggekropen in zijn zeilpak naast het helmhout te slapen

rechts: Het grootzeil hijsen is zwaar werk

beter kennen. Op zee, halverwege de maandag, moet het eerste rif in het grootzeil. De wind neemt toe en de aak wordt dan meteen loefgierig. De mast van dit schip staat erg ver naar voren, op een kwart vanaf de steven. Daarmee creëerde men vroeger zoveel mogelijk bunruimte voor de levende aal, maar het

maakt het voor de golven en wind nog moeilijker om de aak te laten hellen. Heb je dit een paar keer ervaren, dan neemt je vertrouwen in het schip toe. Het vertrouwen in de schipper en bemanning is al meer dan honderd procent, dus de storm geduldig uitzitten is het enige wat we kunnen doen.

'We hebben grenzen verkend,' zal schipper Maarten later zeggen, bij het afsluiten van de tocht aan de Hermitage Mooring in Londen, met de Tower Bridge op de achtergrond. 'We wisten dat de aak deze omstandigheden aan moest kunnen en nu hebben we dat in de praktijk ervaren.'

De aak kraakte hard, maar dat hoort bij zo'n groot houten schip. Het was onrustig onderdeks dankzij het klappen op de golven, het zuchten van de bun, de draaiende motor en het langsoevende water, maar iedereen heeft zich veilig gevoeld.

Toch was het onderdeks één grote ravage. Buizenbedden waren uit hun steunen gerukt met de slapers er nog in, menigeen vond zijn bagage aan lij, op veel plekken was toch wat water binnengesijpeld en kleding die niet in waterdichte tassen zat, was zeiknat geworden. Wachtlopen in het onstuimige buisweer was ook geen pretje geweest: in het donker op

toenemen tot 30 knopen en meer, waardoor we zo snel mogelijk aan het stuk naar Ramsgate willen beginnen.

Na een aangename en zonnige dinsdag, met af en toe een drup regen in Lowestoft, gaan om 18.00 uur de trossen los. Het eerste deel van de 70 mijl lange tocht zeilen we met wind uit het westen dicht onder de hogerwal. Nadat we de beschutting van de wal steeds meer verliezen omdat wij naar het zuiden zeilen en de kustlijn wijkt, komen we in de bokkige golfslag van de Theemsmonding terecht. De wind trekt aan, de stroom loopt tegen en de golven bouwen weer op. Het tweede rif gaat als eerste



boven: De smeerreep moet flink strak voor een vlak grootzeil en: Maarten Stuurman houdt de windmeter omhoog en meet 40 knopen wind

onder: Margriet Nieveen is kokkin van de dag

Tussen middernacht en dinsdagochtend is het vol vertrouwen stug volhouden. Bij het ochtendgloren hebben we Lowestoft in zicht. De kortste route tussen de banken door vinden we te risicovol en met een omweg van 8 mijl noord om de ondieptes heen, meren we dinsdag om 07.00 uur af in Lowestoft. Veel bemanningsleden hebben tijdens de onstuimige overtocht toch nog kunnen slapen.

dek zitten met voortdurend buiswater over je heen om, als je pech had, te ontdekken dat je zeilpak toch niet waterdicht bleek te zijn. In Lowestoft hangt het natte goed aan de lijn om het al wapperend te laten drogen aan de wind.

Het kan nog harder

De conclusie van de twee schippers is dat er deze winter een derde rif in het grootzeil moet worden gemaakt om uitdagende weersomstandigheden beter te kunnen doorstaan. Iedereen heeft na twee dagen varen het gevoel al meer dan week op zee te hebben gezeten. Wachtlopen ontregelt dan ook flink en door de pittige omstandigheden verliezen we ons besef van tijd.

De aandacht laten verslappen zit er echter niet in, want de wind blijft onverminderd hard. We kiezen voor het reisplan Lowestoft-Ramsgate (woensdag), van Ramsgate naar Queenborough (donderdag) en van Queenborough naar Londen (vrijdag). De wind is afgezwakt tot een 20 knopen, maar zal weer

in het grootzeil. De gelijn aan loef zetten we strak op de achterbolder, zodat de gaffel steun heeft. De grote kluiver gaat eraf en de kleine erop. Het is donker en woelig en na een uur hard werken wordt die poging gestaakt. De tweede kluiver goed aanslaan en hijsen is niet gelukt. Met een laag gehesen grootzeil en een strakgetrokken fok kruipen we aan de wind vooruit tegen de stroom in. Opnieuw wordt het een hectische nacht waarin de golven gooien en smijten met de aak, ook al gaat het er iets minder heftig aan toe dan midden op de Noordzee. De buiswaterdouche is er niet minder om.

De rivier op

In Ramsgate blijven we een dag en een nacht. Het is zonnig en voor het eerst slapen we afgemeerd aan een drijvende steiger. De douche aan de wal lijkt scheef te zijn aangelegd, ons evenwicht is prettig in de war. Donderdag varen we naar Queenborough. De wind waait uit het zuidwesten en na een rak naar



links: Sjouke Miedema haalt de vlag uit de kraanlijn in Lowestoft, de lange vlaggenstok was gebroken

boven: Doorvaart door de Tower Bridge om ter hoogte van de traditionele mooring af te teren

het noorden moeten we oploeven naar het westen, naar hoog aan de wind. We proberen iets nieuws, want het waait nog harder dan de dagen ervoor en we willen niet de zware giek zwaaiend aan dek hebben. Het bakstag aan lij was al helemaal naar voren gebracht om schavielen tegen het grootzeil tegen te gaan. Deze zetten we flink door, omdat we die stag gebruiken als "voorstag" van de kleine kluiver. Met de gewone fok voor en een fok achter de mast hebben we zo een stormtuig en lopen we 4 tot 5 knopen. Prachtig!

We kiezen ervoor om door de Swale te varen, zuid van Isle of Sheppey. Die beschutting is noodzakelijk, want inmiddels staat er 40 knopen wind aan dek. Wanneer de koers te hoog wordt, strijken we het stormtuig en varen we op de motor verder. De golven in de smalle

Swale zijn nog flink en ook hier waait bij iedere klap van de kop op die golven het buiswater tot over het roer.

's Avonds aan boord in Queenborough komt het gesprek op de kluiver achter de mast. Hoe gaan we dit zeil noemen? Marijke zegt openig moment dat het vastzit aan het bakstag en zij vindt bakstagzeil wel passen. De rest is het daar meteen mee eens en de naam korten we in tot bakzeil. We verwachten dat het een gevleugelde uitdrukking aan boord van de aak zal worden als de wind weer stormachtig is: 'Wie gaat het bakzeil halen?'

Het laatste stuk van Queenborough naar Londen leggen we met stroom mee op de motor af. De beproeving en doorstane ontberingen van deze onstuimige overtocht worden aan het eind van vrijdag rijkelijk beloond wanneer na

de laatste bocht in de Theems de Tower Bridge opdoemt. Emoties komen los en tranen van vreugde krijgen de vrije loop. We hebben het gehaald, het is ons gelukt om de aak en onszelf veilig naar Londen te varen.

Elf individuen werden op deze reis binnen een dag een hechte groep. We pasten op elkaar, hielpen elkaar en functioneerden na een dag alsof we al jaren samen zeilden. Bij reconstructieprojecten zoals de palingaak is een schip tijdens de bouw van de bouwers. Maar dankzij deze en voorgaande tochten is het nu het schip van de zeilers. Die maken er zeereizen mee, je beleeft dan pas echt hoe onze voorouders voeren. Zeilen met de aak is tijdreizen en dat ervaar je nog het duidelijkst als je in Londen van boord stapt en je weer onder de stadse 21ste-eeuwers begeeft. ♪

VIER KEER IN HET KIELZOG VAN

Eeuwenlang verkochten de Friezen paling aan Londenaren. (Zie ook SdZ 2019.6) In de bun van elke palingaak ging 20.000 pond levende paling. Iedere maand maakte een aak een palingtocht naar Londen: één week heen, twee weken handelen, één week terug. Konden Friese palingvisser niet voldoen aan de Londense vraag naar aal, dan kochten de reders die in bij vissers op de Oostzee. (Zie ook SdZ 2022.10) De reconstructie-aak had de historische reizen naar Londen en de Oostzee al eerder volbracht, maar je wilt met dit schip blijven varen op zee. Vorig jaar ontstond daarom het idee om niet met aal, maar met opvarenden een pendeldienst op Londen uit te voeren. Twee keer in één zomer met vier verschillende crews zeilen van Heeg naar Londen en terug. Op 30 juni vertrok de aak

voor de eerste reis naar Londen, met jongeren. Ook zij hebben de smaak van de aak te pakken en dat belooft veel goeds voor de toekomst. Wanneer zij enthousiast en actief blijven is de aak verzekerd van goed onderhoud de komende decennia. De terugreis startte op 8 juli en bij terugkomst in Heeg op 14 juli zat de eerste pendeldienst erop. Alle vier de crews hebben hun eigen unieke reis over de Noordzee beleefd. Allemaal zijn ze gegrepen door de aak, want het is een bijzonder schip. Ook de opvarenden van reis 3 willen ondanks hun onstuimige overtocht weer snel met elkaar de zee op.

De crew van reis 3. Elke crew bestaat uit maximaal 11 opvarenden, waarvan een aantal bemanningsleden. V.l.n.r. zittend: Johannes Hobma, Gryt Piso, Maarten Stuurman. Staand: Klaas Smit, Frank Ratelband, Sjouke Miedema, Judith Kaspersma, Maarten Onneweer, Marijke van den Esschert, Harry Engelsman en Margriet Nieveen.

